

武广高铁上飞驰的高铁列车。株洲日报记者 谭浩翰 通讯员 骆彦摄



当清晨的第一缕阳光轻抚大地时,株洲西站又开始了新的一天的迎来送往。

12月23日7点31分,G6101次列车驶入株洲西站,旅客们排成长队、陆续检票上车。约2个半小时后,他们就能在600多公里外的广州南站下车。

2009年12月26日,当时世界上运营速度最快、里程最长、拥有自主知识产权的高速铁路武广客运专线(即武广高铁)开通运行,株洲西站同时投入使用。当第一列“子弹头”列车以350公里的时速驶入株洲西站时,400万株洲人迎来“高铁时代”。

跨江过河,穿山钻隧。如今,每天有85趟高铁列车在株洲西停靠,呼啸而来又飞驰离去;每年有260余万人次旅客在这里汇聚,又从这里分散奔向四面八方。

高铁入株10年,高速大动脉推动了这座城。众多的人流、物流、信息流在此聚集,一场出行大提速、城市大提质、产业大升级的时代之变,随之精彩上演。

【第1部分】见证·速度

出行大提速——形成株洲西半径,千里粤湘鄂一日还

武广高铁是京广客运专线中武汉至广州段的组成线路,是中国高铁客运专线网“四横四纵”中第一个开通的时速350km/h的高速铁路,全长1069公里。

高铁出行让世界变“小”。2009年12月26日正式开通运营后,株洲至广州区间的运行时间由原来的7个多小时缩短到2个半小时,株洲到长沙缩短至不到16分钟,株洲到武汉缩短至不到2小时。

在广州打拼了16年的谭胜利,以前逢年过节,都会和妻子开车回株洲老家。单程7个小时,路桥费400元,油费400到600元,一趟下来花费至少800元。武广高铁开通后,谭胜利和妻子坐高铁“尝鲜”,只花了不到600块钱,两个半小时就直达株洲。此后,他们再也没有开车回过株洲,唯一的选择就是“高铁”。

“千里粤湘鄂一日还”。自武广高铁开通以来,这条“黄金通道”上的株洲市民,北上长沙、武汉,南下广州、深圳甚至香港都变得更为简单。不仅带来出行方式的变革,拉近了各个城市之间的距离,也拉近了沿线城市人们心理距离。

从株洲西出发,乘高铁到武汉吃热干面、赏花,到武当山观光,到丹霞山登高,到广州喝早茶、逛长隆游乐园,很多株洲人都“说走就走”;到株洲西换乘,去炎帝陵祭祖、到神农谷避暑,来株洲考

察,去田心参观,很多嘉宾和游客“说走就走”。

随着周边其他高铁的开通,株洲的联系半径不断向外拓展。2018年1月8日,香港民建联副秘书长、区议员郑泳舜就率“体验团”到访株洲,走进中车株机和中车株洲所,近距离体验高铁魅力,考察团成员乘坐高铁一天时间往返香港。

“筋脉通,则气血足”,高铁时代的到来,构建起更为快捷的交通网络,不仅飞速更迭着我们的出行方式,更在深层次、多角度、全方位地改变着株洲经济社会的方方面面;不仅拉近了株洲和沿线城市的时空距离,也催化了株洲和珠三角的经济交流热度,加速了本地产业的承接和转型发展。

市项目办相关负责人表示,随着武广高铁的紧密联系,珠三角地区的企业正在加速转移到株洲等内地城市。今年截至10月底,驻深圳招商联络处签约项目36个,投资总额388.6亿元,一大批优质项目沿着高铁大动脉来株洲开花散叶。

今年我市招商引资的最大工业项目——三一项目,也曾受益于高铁速度。

市商务和粮食局相关负责人介绍,谈判期间,我市项目对接小组就经常乘坐武广高铁在各地考察、对接,如今年8月就曾乘坐高铁赴佛山考察三一集团乐从钢铁世界项目。第二天下午考察完,又立马赶5点半的高铁返回株洲。

城市大提质——以株洲西为基点,11平方公里新城崛起

高铁大动脉为城市发展带来新机遇,一座座高铁新城拔地而起。

高铁新城,是以高铁站点为核心规划新片区而形成的城区,以强劲的产业经济、高效的资源配置、强大的集聚外溢功能,往往成为地方最具发展潜力的区域。株洲武广新城就是这样一座被寄予了殷切厚望的高铁新城。

武广新城位于以株洲西站为中心的地域,距离市中心12公里,总占地约11平方公里,其中核心区约为498平方公里,是株洲城市南北向发展、承上启下、西融湘潭极为关键的区域,是长株潭都市圈重要交通枢纽节点。

但10年之前,因为远离城区,这里还只是个深藏在山沟沟里的小山村:山林连绵起伏,一垄垄的田地里,庄稼葱葱郁郁地向远处延伸,青草地塘蛙声一片。

看着远处城里一栋栋雨后春笋般建设起来的高楼大厦,世代居住在这里的村民们心底充满了羡慕。天元区群丰镇响塘社区党支部书记、居委会主任黄岚说,当时村里400多户村民多以耕种为生,“年轻人熬不住了,就去城里跑生活”。

这一切,随着武广高铁和株洲西站的开建而彻底改变,特别是株洲西站投入使用后,一列列车呼啸而过,这片沉睡的土地也在高速列车的呼啸声中醒来。

高铁入株10年来,以株洲西站为基点,在周围11平方公里的土地上,一个以“高铁+教育+生态”

为核心的新城初具规模——

在湘芸中路东侧,以炎帝大道为界,北侧市二中高中部、初中部相继建成使用,读书声朗朗传来;800亩博古山公园局部已开放,一个大型生态城市公园初步成型,“城市绿肺”呼之欲出;高达168米的武广教育大厦已经封顶,将全力推进产教融合、教城融合片区开发,城市“天际线”再度拔高……

炎帝大道南侧,市二中附小、附二小正在加速建设,新规划的本科型大学也即将入驻。再往南,一栋栋现代化厂房林立的天然科技城正和武广新城连成一片。

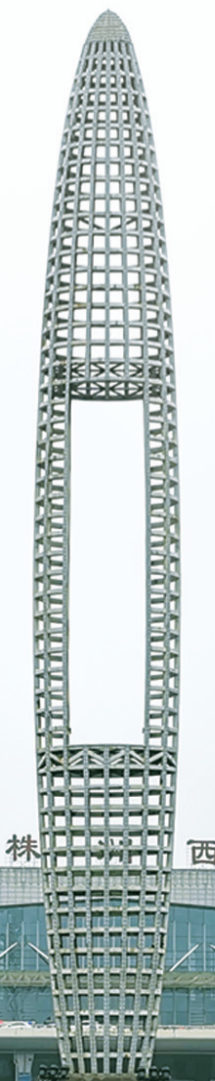
事实上,在时代发展的轨迹上,高铁经济和教育经济已不再是单纯的产业体系,它们代表的是城市功能的延续和完善。株洲武广新城也正是紧紧盯住了“宜居、宜学、宜业”的初心和使命,才为片区发展找到了强劲的“虹吸”动力之源。

日拱一卒,功不唐捐。现在,“高铁+教育+生态”概念,已成为株洲人投资置业的第一选择。响塘社区在外面跑生活的年轻人回来了,几乎家家户住上了楼房,开起了小车;在片区内购房置业的外地人越来越多,稀缺的“高铁+教育+生态”资源,成了大家都盯着的香饽饽。目前,整个片区已形成约10万常住人口规模。

栋栋高楼次第起,新城格局初显现。株洲市武广新城开发有限公司副总经理谭鹏表示,株洲武广新城以教育和生态为核心加速崛起,成为全国高铁片区发展中少有的亮点。

从株洲西出发 拥抱世界 高铁入株十周年

株洲日报记者 廖喜张 刘芳



产业大升级——从株洲出发,催生千亿高铁产业链

“子弹头”列车高速驰骋,在高铁沿线串起了一条资金流动、产业转移的“高铁经济带”,也加速催生了一条从株洲辐射全世界的“轨道交通产业链”。

世界最大功率的六轴电力机车、世界首台储能式电力牵引轻轨车辆、全球最快的米轨动车组、全球首列虚拟轨道智能列车、世界最大尺寸的超高阻尼橡胶隔震支座、突破国外技术

壁垒达到国际先进水平的008毫米的微孔拉丝模芯等重大科技成果先后在株洲问世,株洲轨道交通产业持续强链延链补链,不断壮大。

很多人可能想象不到,从株洲“田心”出发,大约5公里范围内,就可以找到生产一台电力机车所需的上万个零部件的配套生产企业;一杯咖啡的工夫,就能组装好动车组1万个零部件;而研制下线一台新的机车车辆产品,国际同行通常需要3年,中车株机仅需8个月。

如今,装载中车株洲所核心产品的高铁已超过

1200列,在“复兴号”上,更装载着由株洲自主研发的牵引辅助变流器、网络控制系统、显示器、充电机、无线数据传输装置、轴温实时监控装置、转向架失稳监测装置等八大子系统。

市发改委副主任张勇说,武广高铁开通运行至今,不仅是株洲人跨入高铁时代的10年,也是株洲轨道交通产业高速发展的10年。株洲已成为研制城际动车组、磁悬浮列车、跨坐式单轨、先进重载电力机车、高铁列车核心部件等高端轨道交通装备的世界级工业重镇,“在全世界轨道交通产业的舞台上,株洲成为全球瞩目的名片”。

2015年,株洲轨道交通产业总量突破千亿元大关,成为世界上最大的轨道交通装备生产基地和出口基地。德国研究机构研究结果表明,株洲电力机车产品已占全球市场的20%以上,市场份额全球第一。

“今年,市委市政府更是放眼未来,提出‘一座城,两千亿,三中心’的目标,将全力做强世界级轨道交通产业集群。”张勇说,预计到2025年,株洲将形成两家主营业务收入稳定在500亿元以上龙头企业,形成5个百亿级、15个十亿级骨干企业,形成40家企业的企业集群,未来将更值得期待。

【第2部分】回顾·艰难

三年时间“争回来”的株洲西

株洲人的高铁时代,要从15年前说起。

2004年12月3日,武广客运专线可行性研究报告正式获得国务院批准。

消息传出,沿线城市“骚动”。对于“火车拉来的城市”株洲来说,更是一次难得的机遇。株洲因火车而生,随着时代发展,普铁列车已满足不了城市发展的需要。“一定要让武广高铁来到株洲并设站”,这是400万株洲人的共同呼声。

时任市发改委主任的王建敏和时任市规划局副局长的王振湘分别负责主要争取工作,而这一争取就是三年。“市主要领导高度重视,要求株洲铁路枢纽地位不能改变,但争取工作纷繁复杂,又强手如林,各市州各

有所长。”王建敏坦言“压力特别大”。

“武广高铁湖南段,必然会经过长沙和衡阳两个城市,长沙市作为省会城市客流量大、经济发达,无疑必须设站,衡阳在湖南南部也必然会设站。”王振湘说,这就让位于长沙和衡阳之间的株洲和湘潭陷入了“争夺战”。

“湘潭比株洲要短4公里。”短短四公里看起来不长,但高铁造价每公里约要1.2亿元。从成本因素考虑,这将是很大的优势。王振湘说,湘潭还是一个巨大的优势,它是伟人故乡,从人文、旅游等因素综合考虑,也让人很难拒绝。

株洲的优势也有很多。“北郑南株”的普铁时代,株洲是全国最著名的枢纽站之一,若株洲设武广高铁站

点,就可继续发挥枢纽站优势,便于高普衔接换乘。同时,原铁道部在株洲有直属企业,株洲城区人口中每4人中有1人和铁路有关。

更重要的是,株洲高铁站选址定于天元区群丰镇响塘社区(现址)。“以株洲西站为出发点,到株洲市区和湘潭市区距离差不多,可同时兼顾两地市民出行。”王建敏说,从更高角度来看,这符合长株潭城市群一体化建设的发展理念。

最终,过境并在株洲设站的方案获得了专家认可。在原铁道部组织的最后一次工程可行性研究会议上,沿线18个城市赴武汉参会。“在会场听到株洲名字的时候,在座的株洲代表差点跳起来。”王振湘回忆。

站房规模增加到1.5万平方米

站点定了株洲,那么,线路该怎么怎么选,从哪里进?

“当时有两条线路的选择,一是穿过市中心、经芦淞区再跨河到株洲西站,另外一个走石峰山北面,再跨湘江到河西。”但这两条线路的方案都被否决了,“经过城区的话,拆迁量极大,必然会增加项目的成本和难度。”

王振湘拿着准备好的设计图,直接找到了中铁第四勘察设计院集团有限公司(简称“铁四院”),推荐现在的线路方案,获得铁四院专家的认可。“我们认为现在的路线是最完美的,其中株洲段全长3389公里,经过石峰区、天元区和株洲县(今渌口区),与环线接

轨,形成了立体交通。”王振湘说。

车站的规模是另一道选择难题。根据规定,省会城市高铁站站房标准是3万平方米,普通城市是5000平方米。原铁道部最早规划的株洲西站站房建筑面积就是5000平方米。后来经过市领导争取后,调整到7500平方米,但仍远远不够。

“株洲是枢纽城市,我们就感觉株洲西站小了。”张勇说,后来市里决策,地方出资再增加7500平方米,达到1.5万平方米规模。经过反复争取,我们按照1平方米1万元的成本支付建设费用,“当时沪昆高铁也开始启动可研,为此我们还专门在株洲西预留了沪昆线通道,可惜后来没用上。”

第一条铁轨在群丰镇开始铺设

2006年元月26日凌晨,几辆京B牌照的越野车出现在株洲街头。

中铁16局的先遣队过来了。作为武广高铁株洲段的中标单位,中铁16局先遣队的到来,意味着武广高铁的建设马上要进入实质阶段。市政府随后组建了协调机构,当时在市招商局任副局长的张勇,出任协调领导小组办公室主任。

经过紧张而全面的筹备,2006年5月8日,也即五一长假后上班的第一天,武广高铁株洲段工程开工,株洲市五大领导全部到场。征地拆迁工作随之全面展开,仅仅4个月,株洲段的拆迁工作就在9月中旬全面完成,并实现交地。

“株洲是省内沿线6市中第一个完成的,当时省重点办和武广公司分别发来

贺电和感谢信。”张勇回忆,武广高铁的建设得到全市上下的全力支持,从市领导到普通老百姓,都体现了高度的重视和觉悟,“项目推进非常顺利和快速”。

2008年11月,武广高铁第一条铁轨在天元区群丰镇开始铺设,以株洲为中间点,向两侧延伸,每天完成4.5公里的铺设任务。2009年12月9日,武广高铁试运行成功,并于当月26日正式开通运营。

当天,张勇从长沙南登上了第一趟高铁列车,16分钟后在株洲西下车,首批尝鲜。他还同时购买了100张长沙南到株洲西的连票车票,编号从K000001到K000100,“做到高铁列车模型里面,送给了参与建设的技术人员、建设者。”

【第3部分】访谈·展望

枢纽地位弱化是国家战略调整必然

记者:很多人都认为相对于普铁时代,高铁时代株洲的交通地位已经弱化?

王建敏:和普铁时代不一样,现在国家高速交通基础设施资源,比如机场、高铁等,都在向省会城市集中,高铁线路的选择也都是以省会城市为主,所以株洲在高铁时代交通枢纽地位相对弱化,这是国家战略规划调整的必然。

随着时代的发展,经济发展模式、发展方式都在急剧变化,交通组织方式也有了更多选择,交通变得立体、综合起来。这就要求我们必须更新观念,特别是在长株潭一体化的大背景下,更应该冷静分

析自身优势,挖掘更多潜力,争取最大发展。

株洲各县市区实现铁路全覆盖

记者:为了强化株洲高铁网络布局,我们做哪些努力?

张勇:1905年株萍铁路开通,揭开了株洲百年铁路史,株洲成为最早拥有铁路的地方。随着武广高铁的开通,株洲又成为最早的高铁城市之一,这是株洲的幸运,也是株洲和铁路的缘分。

近年来,除了武广高铁,我们还积极争取了沪昆高铁过境并在醴陵设站。尽管未达到经过城区的预期,未能在株洲西实现设站,但确保了南四县往上海、昆明方向的出行。后来,我们还争取了吉衡铁路经过攸县、茶陵、炎陵,可以说,现在的株洲各县市

区都有铁路经过或设站,实现全覆盖,这在全国都不多见。

研究株洲火车站开行动车、高铁

记者:接下来,我们在轨道交通上还会有哪些布局?

张勇:目前,株洲火车站改扩建工程已启动,醴茶铁路也即将恢复营运。接下来,我们还要继续争取更多轨道交通在株洲布局。

如推动《长株潭城市群交通网规划(2010-2030)》修编,争取把株洲到长沙南、株洲西到湘潭、株洲西到醴陵的线路纳入规划。同时争取株洲到福州的高铁建设,继续协调渝长厦联络线建设,研究对京广线白龙段信号系统改造,推动改造后的株洲火车站开行动车、高铁。